

## ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРВОЙ ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

В 2022 году исполняется 85 лет со дня открытия первой советской научной дрейфующей станции. Освещению этого события уделялось большое внимание. Поэтому в состав первой высокоширотной воздушной экспедиции были включены корреспонденты и профессиональный фотограф, кинооператор Марк Антонович Трояновский (1907–1967). Ему довелось зафиксировать на пленку величайшие события в истории нашей страны, в том числе — самые яркие эпизоды освоения Арктики — исторические походы «А. Сибирякова» и «Челюскина». Именно Марк Трояновский первым вышел на лед 21 мая 1937 года, он снимал, как исследователи делают свои первые шаги на полюсе. Эти кадры затем вошли в документальный полнометражный фильм «На Северном полюсе».

На фотографиях М.А. Трояновского представлены все этапы экспедиции по организации первой дрейфующей станции. Есть здесь и рабочие моменты, и фото-портреты летчиков и участников экспедиции, и кадры с мощными самолетами, также ставшими настоящими героями «штурма полюса». М.А. Трояновский подарил один из фотоальбомов со своими фотографиями П.П. Ширшову, в семье которого реликвия бережно хранилась долгие годы. Впоследствии дочь полярного исследователя, М.П. Ширшова, передала альбом в фонды музея Института океанологии РАН, который носит имя ее отца. Многие из фотографий ранее не публиковались. Мы благодарны музею и лично его руководителю М.Г. Ушаковой за возможность представить ряд фотоматериалов в данной публикации и вспомнить еще раз о значимой экспедиции, ставшей началом целой эпохи советских исследований на дрейфующих льдах.

Полярный летчик М.В. Водопьянов представил руководителю Главсевморпути О.Ю. Шмидту проект организации станции в 1935 году. В нем предлагалось осуществить доставку полярников на полюс на самолетах. Достижение воздушными машинами приполюсного района представлялось возможным, благодаря предварительной организации промежуточного аэродрома на Земле Франца-Иосифа (ЗФИ). В Главном управлении Гражданского воздушного флота в то же время прорабатывался вариант полета к полюсу на дирижабле. Как отмечал впоследствии О.Ю. Шмидт, идея станции в то время «витала в воздухе», а вариант ее организации



О.Ю. Шмидт и И.Д. Папанин в Теплом Стане. Февраль 1937 года



Сборы экспедиции в Холмогорах. Март 1937 года



Самолеты экспедиции готовы к вылету в Нарьян-Мар. Март 1937 года



Автор фотографий М.А. Трояновский



Митинг на о. Рудольфа. 1 мая 1937 года

с дирижабля уже предлагался на конгрессе международного общества «Аэроарктик» в 1931 году, ее работа была внесена в план Всесоюзного арктического института на 2-ю пятилетку (1933–1937).

Важную роль в организации станции сыграли планы трансполярных полетов на рекордную дальность. После неудачной попытки перелета из СССР в США через Северный полюс экипажа под руководством С.А. Леваневского (август 1935 года) подготовка нового полета (командир — В.П. Чкалов) велась со всей тщательностью. В его успехе был заинтересован лично И.В. Сталин. Он поручил О.Ю. Шмидту разработать программу метеообеспечения перелета. Эту задачу могла выполнить дрейфующая станция. Поэтому Политбюро ЦК ВКП(б) поручило Главсевморпути в течение 1936 года «продолжить изучение климата, ледяного покрова и условий полетов и посадок в Центральном полярном бассейне» и одобрило идею создания в 1937 году «полярной метеостанции на льду в районе полюса с доставкой ее на место самолетами». Летом 1936 года был выбран и оборудован промежуточный аэродром — на о. Рудольфа (ЗФИ). Были проработаны вопросы снаряжения. Заказы на специальное оборудование для экспедиции на предприятиях страны выполнялись вне очереди. Для станции фактически заново конструировались палатки, двигатели, кухонное оборудование и радиостанция, изобретались новые виды легкой тары (каждый килограмм был на счету). Был определен и состав зимовщиков: начальник — И.Д. Папанин, радист — Э.Т. Кренкель, гидролог-гидробиолог — П.П. Ширшов, астроном-магнитолог — Е.К. Федоров. Все они имели большой опыт зимовок и организаторской и научной работы.

Постановление Политбюро от 14 февраля 1937 года указывало точные сроки проведения экспедиции по организации станции: март–апрель 1937 года. Ее руководителем утвердили О.Ю. Шмидта (заместитель — М.И. Шевелев), командиром авиаотряда — М.В. Водопьянова. В том же феврале 1937 года неподалеку от Москвы в Теплом Стане был развернут импровизированный полярный лагерь, где участники будущей зимовки тренировались перед полетом на полюс.

22 марта 1937 года с Центрального аэродрома Москвы поднялись в небо пять самолетов АНТ-6А (ТБ-3) и взяли курс на север. Их пилотировали М.В. Водопьянов (СССР Н-170), А.Д. Алексеев (СССР Н-172), И.П. Мазурук (СССР Н-169), В.С. Молоков (СССР Н-171) и П.Г. Головин на самолете-разведчике АНТ-7 (СССР Н-166). Старт и дальнейший ход перелета широко освещались в прессе. В связи со сложными метеорологическими условиями членам экспедиции приходилось по несколько дней



Первые минуты на полюсе. 21 мая 1937 года



Определение на местности. И.Д. Папанин, Е.К. Федоров, О.Ю. Шмидт, Э.Т. Кренкель



Установка ветряного двигателя в полярном лагере



На каркас палатки натягивается тент с надписью «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути». 28 мая 1937 года



Сборка двухколлекторной динамо-машины типа РМ-2 с комбинированным ножным и ручным приводом





П.П. Ши́ршов во время взятия первой гидрологической станции.  
4 июня 1937 года



Парад в честь начала работы дрейфующей станции.  
6 июня 1937 года

ожидать летной погоды на промежуточных аэродромах (в Холмогорах, Нарьян-Маре и Маточкином Шаре). Самолеты прилетели на о. Рудольфа только 19 апреля. Отсюда 5 мая самолет под управлением П.Г. Головина совершил первый разведывательный полет к полюсу. 11 и 14 мая состоялись другие пробные вылеты. Наконец, 21 мая в районе полюса совершил посадку флагманский самолет М.В. Водопьянова с 13 членами экспедиции, в том числе О.Ю. Шмидтом и полярниками дрейфующей станции.

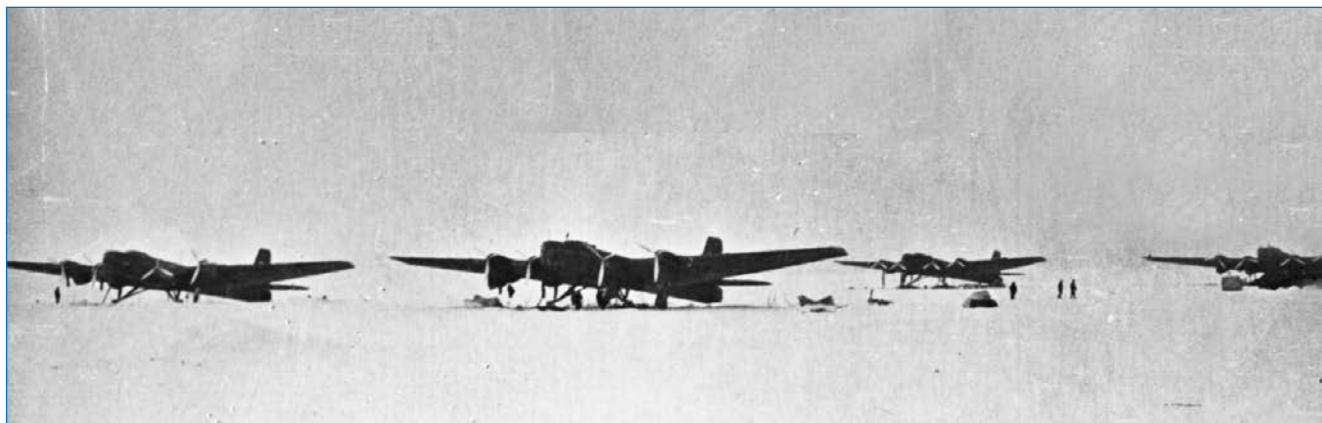
25 мая на льдину отправились остальные самолеты экспедиции. В тот же день там приземлился самолет под управлением В.С. Молокова. Экипажи А.Д. Алексеева и И.П. Мазурук не смогли найти лагерь. Их самолеты совершили посадку ближе к полюсу, на расстоянии в несколько километров от лагеря. Самолет А.Д. Алексеева прибыл в место расположения полярников 27 мая, а воздушное судно, которое пилотировал И.П. Мазурук, — 5 июня. К этому времени работы по созданию научной дрейфующей станции на льдине практически завершились: были установлены палатки, метеомачта, ветродвигатель, сделан склад, собраны приборы и механизмы, налажены радиосвязь и проведение наблюдений.

Официально датой открытия станции считается день, когда начались метеорологические наблюдения и была отправлена первая метеосводка, но для первой дрейфующей станции было сделано исключение. Днем ее открытия стали считать 21 мая 1937 года, когда в районе Северного полюса совершил посадку первый самолет экспедиции. А первая метеорологическая радиограмма, составленная на станции Е.К. Федоровым, ушла в эфир 22 мая. Советский флаг взвился в небо над первой в мире дрейфующей станцией 6 июня 1937 года. В 3 часа 37 минут утра следующего дня самолеты отправились в обратный путь.

После отлета на станции началась напряженная повседневная работа, связанная с выполнением обширной научной программы и обеспечением намеченного перелета самолетов через Северный полюс. Станция отработала 274 дня и была закрыта 19 февраля 1938 года в координатах  $70^{\circ} 48' \text{ с. ш.}, 19^{\circ} 48' \text{ з. д.}$  в Гренландском море.

*Выражаем признательность М.Г. Ушаковой за помощь в подготовке материала. Фотоальбом М.А. Трояновского оцифрован и выложен на сайте музея «Дом на набережной» <https://dnnmuseum.ru>*

*М.А. Емелина (ААНИИ).  
Фото М.А. Трояновского*



Самолеты экспедиции перед отлетом с Северного полюса. 6 июня 1937 года